//14
AGOSTO // 2015

WEC **GP#07 BELGIO**

STUDIO XL **RTECH**

PRESENTAZIONE **BETA RR MY2016**

ENDURO GP THE **WALL**

RR50 FACTORY

Beta motorcycles

CAMPIONE ITALIANO ENDURO 50
CAMPIONE ITALIANO MINI-ENDURO 50

Seguici su

NEW RR MY 2016

Beta motorcycles

RR 2T OIL MIX
250 / 300
RR 4T ELECTRONIC FUEL INJECTION
350 / 390 / 430 / 480

www.betamotor.com

rallymotocrossendurosupermoto

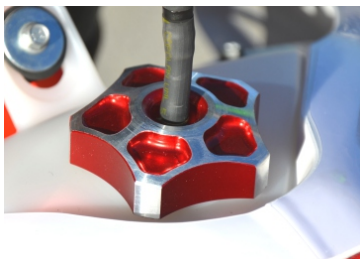
CORRIAMO, VINCIAMO E DA 40 ANNI REALIZZIAMO I VOSTRI SOGNI A DUE RUOTE

COBUZZI

BOANO MOTO S.R.L.

via Cesare Battisti 73 - 12023 - Caraglio - CN

tel. 0171619061 - fax 0171610700

info@boano.com

www.boano.com

Presentazione servizio / Service presentatiom

Noleggio - Assistenza - Ricambi   Rent - Race Service - Spare Parts

INDEX

KTM OFFROAD
SU TUTTA LA GAMMA PENSIERI FISSI AL 2,22%
(TAEG 3,98%)

Grazie ad una eccezionale promozione KTM Finance, fino al 30 settembre potrai acquistare una nuova KTM della gamma offroad, compresi i nuovissimi modelli MY16, con anticipo zero, prima rata a 90 giorni e tassi di interesse fissi e vantaggiosi (**TAN 2,22%**, **TAEG 3,98%** per la 350 SX-F).
Non credi anche tu che sia giunto il momento di essere Ready To Race?

Annuncio pubblicitario con finalità promozionale. Esempio rappresentativo di finanziamento KTM 350 SX-F : Prezzo €9.115, anticipo € 0; importo totale del credito € 9.530,58, da restituire in 36 rate mensili ognuna di € 278,38 importo totale dovuto dal consumatore € 10.155,68. **TAN 2,22**% (tasso fisso) – **TAEG 3,98**% (tasso fisso). Spese comprese nel costo totale del credito: interessi € 371,11, istruttoria € 120,00, incasso rata € 3 cad. a mezzo SDD, produzione e invio lettera conferma contratto € 1; comunicazione periodica annuale € 3 cad. (bolli inclusi); imposta di bollo € 16. Eventuali contratti relativi a uno o più servizi accessori (es. polizza assicurativa) sono facoltativi. Offerta valida dal 01/08/2015 al 30/09/2015. Condizioni contrattuali ed economiche nelle "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" presso i concessionari. Salvo approvazione di Santander Consumer Bank. Creditor Protection Insurance (Polizza Credit Life - contratto di assicurazione vita, inabilità totale temporanea e permanente, perdita d'impiego - durata della copertura pari a quella del finanziamento, compagnie assicurative: Santander Insurance Life Ltd e Santander Insurance Europe Ltd) premio € 415,58 (facoltativa e perciò non inclusa nel Taeg). Prima della sottoscrizione leggere il fascicolo informativo, disponibile sul sito internet www.santanderconsumer.it e consultabile presso le filiali Santander Consumer Bank e i concessionari ufficiali KTM.

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL
MAXXIS
FUNNELWEB FILTER
FWF
KTM

CIRCUIT
AMV
34
FUNNELWEB FILTER

FINISH
FINISH
XL
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL
KTM

Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

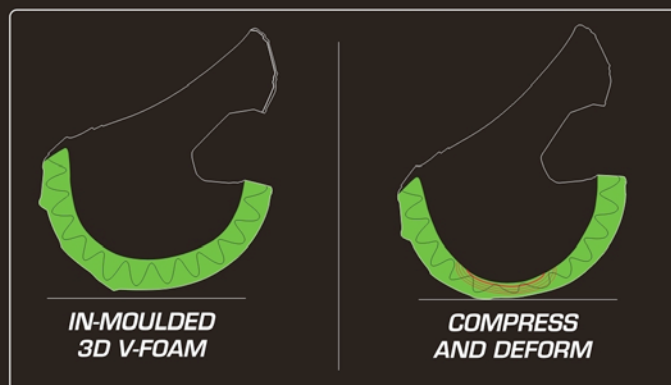
YAMAHA
YAMAHA
83
HONDA
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

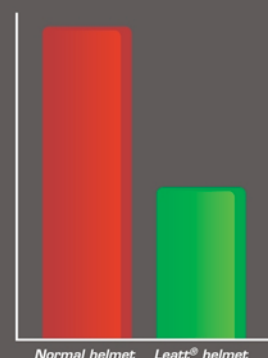
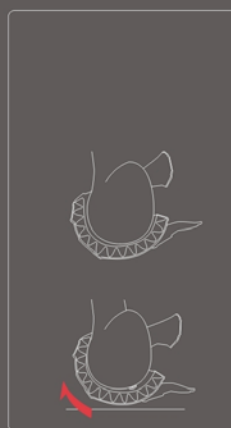
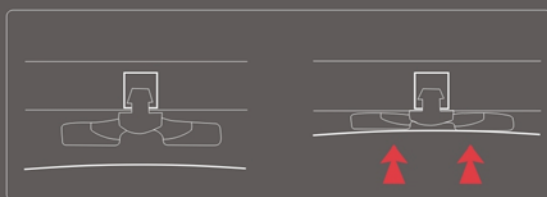
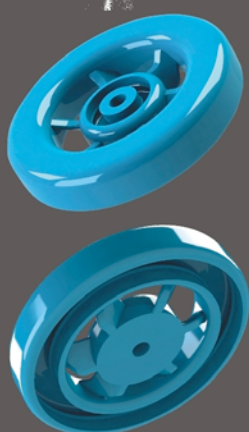
St HUBER
ACERB
Mas Codina
Magic Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

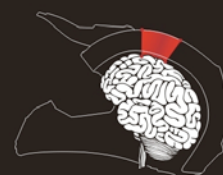
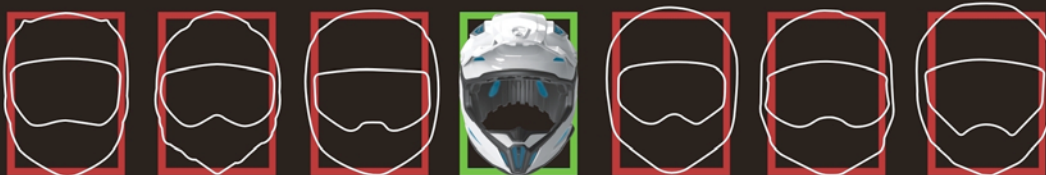
THE HELMET REDEFINED

360 TURBINE TECHNOLOGY

HELMET INFORMATION

V FOAM

La calotta Leatt© V-Foam è realizzata in multistrato per assorbire le energie causate da un impatto medio-alto. La struttura a V si comprime e si deforma assorbendo la forza che viene trasferita alla testa. Questa particolare realizzazione crea una struttura solida in grado di assorbire le forze con una calotta di dimensioni ridotte grazie all'eliminazione degli spazi tra calotta ed imbottitura.

360 TURBINE TECHNOLOGY

Leatt© Turbine Technology assicura l'assorbimento delle energie di bassa intensità ed offre protezione in caso di impatto multiplo (rotolamento). I test effettuati nel Leatt Lab hanno prodotto dei risultati che evidenziano una riduzione del trasferimento delle energie dal casco verso la testa tra il 30 ed il 50%. Lo scopo della Turbine Technology è di controllare la forza impressa al cervello dalla rotazione del casco, evitando così pesanti conseguenze.

VOLUME RIDOTTO DELLA CALOTTA

Le dimensioni della calotta, le forze impresse al collo e l'accelerazione che subisce il cervello hanno tutte un comune denominatore. Le dimensioni esterne contenute della calotta riducono le forze di rotazione che vengono trasferite alla testa al cervello ed anche al collo.

HELMET INFORMATION

neck brace compatibility

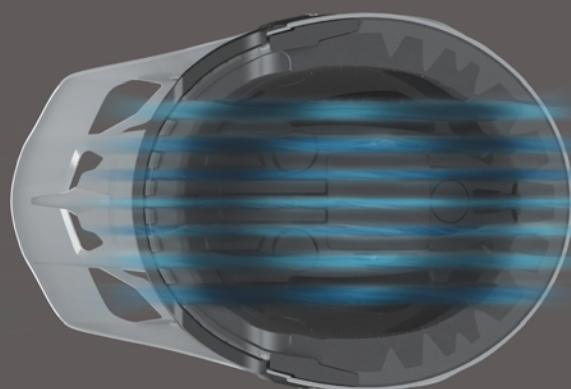
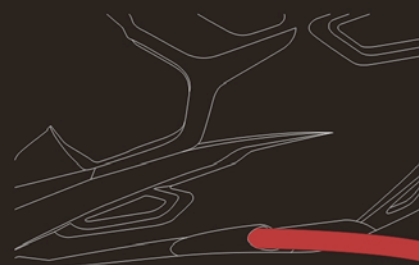
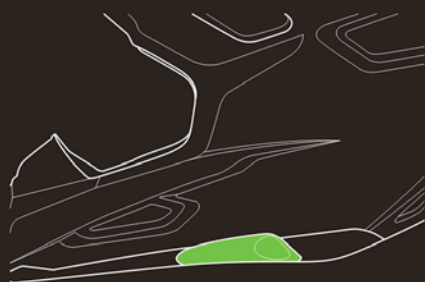
Disegno posteriore arrotondato per libertà di movimento

Placca posteriore per assorbire l'iperdistensione

Fondo piatto per non interferire con il neck brace

La somma di queste caratteristiche offre una perfetta compatibilità per l'uso con o senza il Leatt© neck brace

maximum ventilation

Il nostro casco e progettato pensando alla massima ventilazione ed essere utilizzato per off-road, downhill, e BMX. La ventilazione non dipende dalla velocità di impiego, ma è ottimale anche alle basse velocità.

HYDRATION READY

La corretta idratatazione sta alla base della performance sportiva di ogni campione. Il nostro casco è predisposto per l'utilizzo del sistema di idratazione.

SUMMER 2015

Sognando **il titolo mondiale.**

Testo e Foto: Cristiano Morello

Eero Remes e il Nambo, protagonisti indiscussi di questa E1. Il piccolo pilota del Team TM Factory sogna e fa sognare il titolo iridato, c'è grande euforia e entusiasmo sotto il tendone TM e Luca Cherubini, team manager, anche se non lo fa vedere è al settimo cielo. Sette punti dividono i due riders, due giornate di gara, un solo GP in quel di Requista in Francia. A ottobre si vivranno forte emozioni.

A Saint-Hubert in Belgio si è corso il penultimo round del mondiale di enduro, ma ancora non sono stati decretati i nuovi campioni del mondo. I leader delle maggiori tre classi comunque hanno messo un ulteriore tassello al titolo iridato e a ottobre in Francia assisteremo alle incoronazioni. Partiamo dalla classe E1 e dal sogno sempre più vicino del Team TM Factory di alzare al cielo il titolo iridato. Eero Remes in Belgio ha raccolto due vittorie importanti, anzi importantissime perché ora il suo vantaggio ai danni del Nambo è di 7 punti e in Francia il piccolo Remes potrà avere la fortuna di fare la gara guardando il risultato del suo rivale. Nel Day One, Eero è stato il dominatore assoluto mentre nella giornata seguente dopo aver dormito, come lui stesso ci ha dichiarato a fine gara, per un giro ha iniziato a recuperare fino ad arrivare all'ultima speciale con un distacco minimo dal Nambo. Arrivati all'Enduro Test, ultima speciale in palio, i due partono più carichi che mai. Il Nambo spinge forte per riuscire a portare a casa la vittoria, ma cade mentre Remes che in questa speciale è sempre stato il più veloce, esce con un tempone da capogiro. La situazione quindi è ribaltata, il Nambo esce sconfitto dal big match mentre Eero festeggia una vittoria che sembrava al limite dell'impossibile. Questi sembrano proprio dei segnali positivi che indicano che questa potrebbe essere la stagione del piccolo Remes, del piccolo ma ben organizzato team della Casa pesarese. Luca Cherubini, per scaramanzia continua a ripeterci che, se anche Eero non dovesse vincere il titolo mondiale, questa sarebbe comunque una stagione più che positiva; Eero è incredibile quest'anno, il titolo se lo meriterebbe sia lui che tutto il team. A fine luglio, post GP del Belgio, il Nambo è andato sotto i ferri e ha tagliato quel me-

All'angolo bianco con il numero 43 su moto Husqvarna il giovane pilota inglese Dany Mc-Canney. All'angolo blu con il numero 4 su moto Sherco il torito spagnolo Lorenzo Santolino. Questi due riders si stanno giocando il terzo posto finale nella classe E1 e anche in Belgio ci hanno regalato forti emozioni. Che vinca il migliore.

nisco che gli ha procurato tanto dolore e noia per tutta la stagione. Il pilota KTM Factory in Francia si gioca il mondiale con il pubblico e tifosi al suo fianco. Senza esclusione di colpi e colpi di scena assisteremo anche alla lotta per il terzo posto finale tra il Rookie of the year Dany McCanney e la sorpresa Lorenzo Santolino. Il pilota spagnolo ha iniziato il weekend nel peggiore dei modi con la rottura della sua Sherco Factory proprio nel SuperTest del venerdì sera e con conseguenti 40 secondi di penalità che Lorenzo si è trovato nella prima giornata di gara. Penserete che si sia abbattuto, ma invece Santolino ha spalancato il gas a manetta per tutta la giornata di gara e ha recuperato ottenendo la quinta posizione. Bravo Lorenzo, ma ancora più bravo nel Day2 con il terzo gradino del podio conquistato dimostrando una gran manetta. Il campione del mondo classe Junior, Dany McCanney, resta aggrappato alla terza posizione provvisoria e anche in Belgio porta a casa punti utili, il suo score è di un terzo e un quarto posto nella classe E1. Da segnalare anche la brutta caduta di Cristobal Guerrero per fortuna senza gravi conseguenze. Passiamo ora alla E2 con un vero e proprio colpo di scena, Pela Renet si infortuna e mette, molto probabilmente, la parola fine alla stagione 2015. Il gigante francese cade malamente durante il primo giorno di gara mentre stava affrontando il difficile e insidioso Enduro Test procurandosi un lungo taglio nell'avambraccio sinistro e la rottura della spalla sinistra. Ne approfitta così Antoine Meo che si trova la strada spianata, in Belgio porta a casa due vittorie e in Francia potrà essere campione del mondo con una giornata di anticipo. Il nostro Alex sale per due volte sul secondo gradino del podio e ha il merito di aver lottato per tutta la prima parte di gara nel Day2 con

lo scugnizzo napoletano, ma ancora una volta deve arrendersi per i troppi secondi persi negli Extreme Test, prova speciale dove solitamente dava il meglio di se. Per la prima volta in questa stagione abbiamo un "nuovo" pilota sul podio della classe E2 e quindi facciamo i compliemti a Loic Larrieu per le due ottime terze posizioni e per aver scanzato dalla quarta posizione provvisoria Jaume Betrieu che in Belgio non ha brillato. Molti i volti nuovi visti in Belgio in questa categoria, in primis David Knight, ancora amato e incitato dal pubblico, e poi Tom Sagar, l'americano Christopher Bach e Nicolas Deparrois.

Dimostrazione di forza per Mathias Bellino nella classe E3, il pilota Husqvarna Factory ha vinto entrambe le giornate e ha messo così un piede sul titolo mondiale. 20 sono i punti di distacco da Matt Phillips e ora serve la dimostrazione finale, l'ultimo atto di forza per portare a casa il titolo che a mio parere è più che meritato, bravo Mathias. Chi ha deluso è Matt Metal Phillips, dopo la doppia vittoria in Italia ci aspettavamo molto dal pilota KTM e invece lo abbiamo visto salire sul secondo, ma anche sul terzo gradino del podio. Chi ci ha sorpreso è stato Matti Seistola, fino a un certo punto perché eravamo sicuri che una volta risaldato il dito rotto della mano sarebbe tornato a combattere per le prime posizioni. E così è stato, Matti ha dimostrato che quest'anno poteva dire la sua e lottare per la vittoria finale, ma invece si è dovuto arrendere alla sfortuna. Ma se nelle tre classi ci sono stati alcuni colpi di scena e forti emozioni nella Enduro Junior, soprattutto nel Day2, abbiamo rischiato l'infarto. Ma andiamo per ordine e partiamo dalla prima giornata di gara, Steve Holcombe vince l'ennesima giornata di gara, al secondo posto si è piazzato il leader della EJ Jamie McCanney e al terzo posto il rinato Davide

ACERBIS
DHL
KTM
AMV
1
METZELER

CIRCUIT
AMV AMV
34
CIRCUIT
C84

YAMALUBE

YAMAHA
YAMALUBE
MICHELIN
AMV AMV
6
YAMAHA
YAMAHA

AMV AMV
50

Alcune moto del mondiale di enduro 2015, in bella vista sul podio, nella giornata di sabato al cambio gomme, nei giorni precedenti alla gara, meccanici o team manager al lavoro, sporche o pulite. Sono sempre belle, messe in qualsiasi modo ci fanno impazzire.

AMV
AMV
44
HONDA
RedMoto
9
CIRCUIT
AMV
70
ÖHLINS
ERO REMES
CIRCUIT
AMV
AMV
13
AMV
31
18
AMV
AMV
34
CIRCUIT
1

Antoine Meo, Alex Salvini e Pierre-Alexander Renet, questi tre piloti sono stati i protagonisti indiscussi della classe E2 e sono tra i tre piloti più forti del panorama dell'enduro. Quindi giù il cappello e via con un forte applauso. Nella prossima edizione del mondiale purtroppo non vedremo più Meo e Renet, passeranno ai rally, e questa è una grossa perdita.

Soreca con Giacomo Redondi fuori dal podio. Nel Day2 le cose si fanno più interessanti, Steve arriva all'ultima speciale in palio con un margine di vantaggio notevole, McCanney è ancora secondo, al terzo posto c'è il pilota Beta Factory Giacomo Redondi mentre lo Show è in quinta posizione. Parte McCanney e il suo tempo nella Linea non è ottimo e arriva a mettere la moto in parco chiuso al pelo perché la sua Husqvarna ha qualche problema. Buono il tempo di Giacomo Redondi, ma al momento è terzo. Arriva il momento dello Show che stacca un tempone incredibile e balza sul podio, ora tutti aspettano il tempo di Steve che non esce dalla prova speciale. Quando si dice avere sfortuna, il povero Holcombe a pochi metri dalla fine dell'Enduro Test aggancia con la sua Beta del Team Boano un banner e perde secondi e podio in un attimo. Il podio quindi si ribalta, McCanney primo, Davide balza dal quinto al secondo posto mentre Giacomo è terzo.

Sagar, Knight, Bach e Tarroux. Volti nuovi in Belgio nella classe E2. Il pubblico comunque ha avuto un certo privilegio per il gigante dell'Isola di Man e ad ogni suo passaggio lo ha incitato a mille.

Bellino, Leok, Seistola e Phillips. Diamo un voto ai protagonisti della classe E3. A Saint-Hubert si merita un 10 Bellino, un 8 Seistola perché ha ottenuto due ottimi risultati dopo l'infortunio mentre Leok e Phillips un 5 e mezzo. Possono fare sicuramente meglio.

Doppia pagina dedicata a Steve Holcombe, a parer mio il pilota Beta Boano è stato il più forte della classe Junior, peccato non sia volato in Cile altrimenti avrebbe lottato per il titolo mondiale. Radio paddock parla di un possibile passaggio alla Beta Factory per puntare al titolo Junior nella stagione 2016.

La trasferta di Saint-Hubert non è stata delle più positive per il pilota Beta Factory. Giacomo Redondi ha chiuso in quarta e in terza posizione. Poco, veramente poco per le potenzialità del nostro RED#18.

Chi invece ha stupito in Belgio è Davide Soreca. Le sue qualità sono indiscusse e a mio avviso ha corso molti GP con l'ansia da prestazione e non guidava con il suo consueto talento. A Saint-Hubert Davidino ha dimostrato a tutti che lui è ancora lo SHOW e un pilota dalla gran manetta.

Oltre a macchine fotografiche e obiettivi nel mio borsone c'è sempre qualche GoPro. A voi qualche immagine scattata con una GoPro Hero4 Silver.

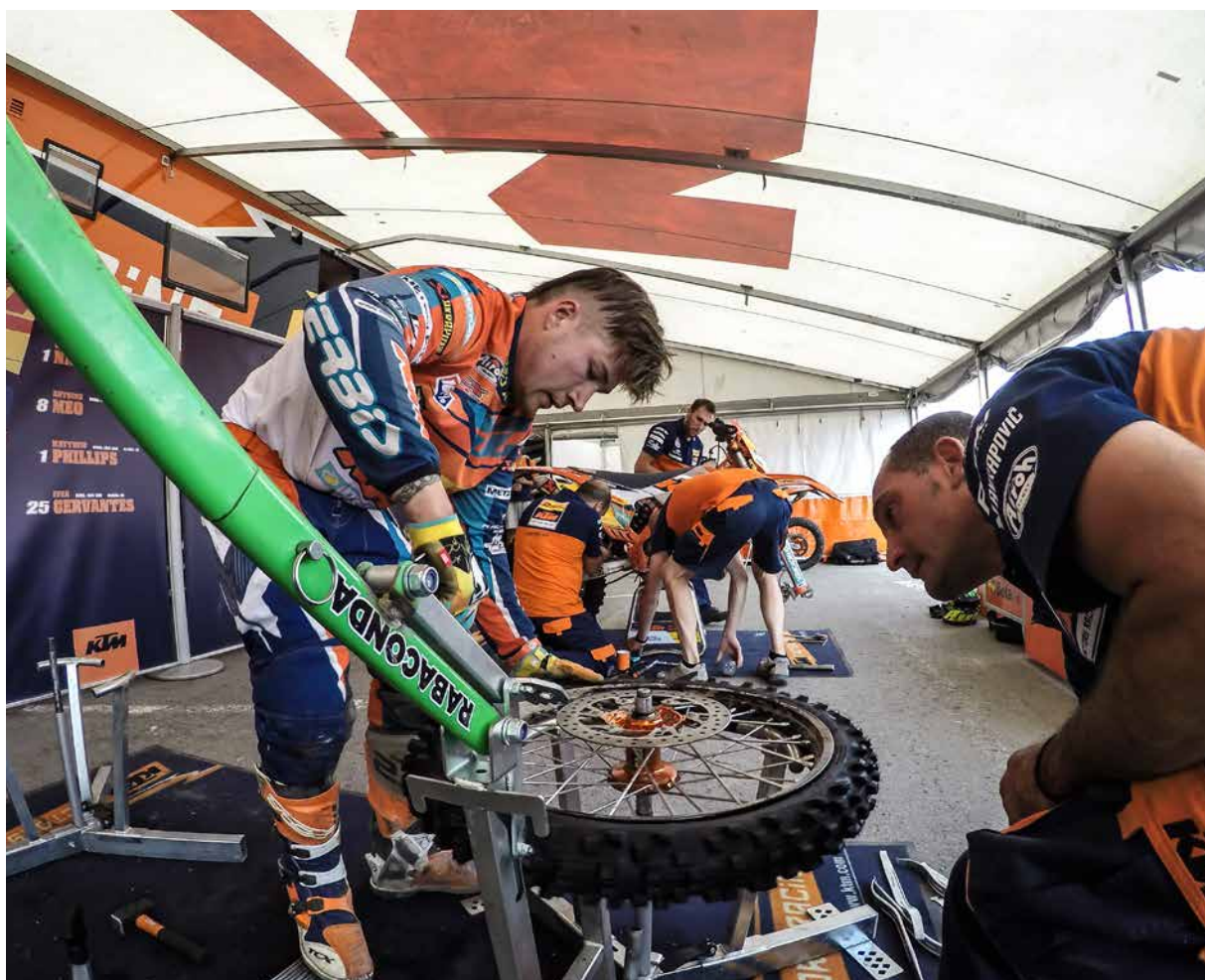
RABACONDA
Beta

Beta

costa
ligure
IL VERO PESTO ALLA GENOVESE
RacingSport
agv
SIX2
MOTOCROSSMARKETING

SHERCO
MINERVA OIL

HONDA
CIRCUIT
EQUIPMENT

THESIZES

Eero Remes

Atto di forza, film del 1990 con Arnold Schwarzenegger, il piccolo Eero Remes si sta facendo sempre più grande, maturo e con una velocità incredibile. Nella giornata di domenica sembrava tutto spacciato con il secondo posto dietro al Nambo, ma invece lui ha tirato fuori gli attributi e ha staccato un tempo incredibile nell'ultima prova speciale, l'enduro test, e con un pizzico di fortuna ha anche vinto. La stella sembra quella giusta, ma ora il bello arriva in Francia, ultima prova mondiale.

Christophe Nambotin

Non posso scendere oltre al voto XL perché il Nambo sta lottando "Ogni maledetta domenica", ecco il film dedicato, con quel ginocchio malandato. Oltre a questo ci si è messo anche un pizzico di sfortuna, vedi la caduta di domenica all'ultima PS e una vittoria oramai sfumata in pochi attimi. In questi giorni il pilota francese si è operato per essere in forma all'ultimo appuntamento mondiale, a ottobre, proprio in Francia. Riuscirà nell'impresa?

Lorenzo Santolino

Lorenzo Santolino è in piena forma, è veloce e ha quella voglia pazzesca di concludere la stagione conquistando il gradino più basso del podio. Non c'entra nulla, ma devo dedicare un film al mio amico Santolino e a voi che leggete, ok è spagnolo come il nostro rider e il film si intitola TESIS, 1996, è un horror e a me è piaciuto assai.

Dany McCanney

Dany è il rookie dell'anno, o almeno lo è per me, e ad ogni GP ci sorprende sempre per velocità e determinazione. Lui è ancora una volta "Fast and furious 3". La sfida con Santolino non è delle più semplici, ma comunque vada lui ha vinto. Ve lo ricordo per l'ennesima volta, questo ragazzo è al suo primo anno tra i top riders e si sta giocando il terzo gradino del podio finale.

Antoine Meo

Il titolo è quasi nelle mani del pilota KTM Factory, ma per Antonio questa sarà la sua ultima stagione nell'enduro perché poi passerà ai rally e alla Dakar. Una perdita enorme di immagine e tasso tecnico, ma anche di un amico che ha sempre trovato cinque minuti per chiacchierare e scherzare con me. Lo scugnizzo marsigliese ci lascia e a me personalmente dispiace molto. Ma lui sicuramente diventerà "Il principe del deserto" film epico del 2011.

Alex Salvini

In Belgio ha collezionato due secondi posti e ancora una volta ha dimostrato di essere in forma. Quest'anno la sua SuperHonda non lo sta assecondando e proprio nelle prove speciali che Alex ama tanto, e dove va anche molto forte, ma la sua moto va in crisi. Peccato. Ora vedremo il prossimo anno cosa accadrà, il pilota bolognese rinnoverà con Honda o cambierà casacca? "Se mi lasci ti cancello" con Jim Carrey restando in tema mercato.

Johnny Aubert

Il pilota Beta Factory è a riposo forzato dopo l'infortunio e la brutta caduta al GP del Portogallo. Johnny ha provato a correre in Grecia, ma si è fermato subito al SuperTest del venerdì sera, in Italia invece ci ha illuso dopo il secondo miglior tempo della classe E2 proprio nel SuperTest, ma nella giornata di sabato ha parcheggiato la sua Beta dopo un paio di prove speciali. "Johnny" è il titolo di un film del 2010 mai visto, ma il titolo calza a pennello.

Pierre Alexandre Renet

La stagione di Pela Renet sembrerebbe essere terminata perché proprio al primo giorno di gara del GP di Saint-Hubert il pilota Husqvarna Factory ha picchiato duro a terra squarciandosi un braccio e fratturandosi la spalla. Al momento le chance di vederlo in Francia sono minime e anche Pierre, come Meo, passerà ai rally a partire dalla prossima stagione. In bocca al lupo Pierre, divertiti a cavalcare le dune e smanettare nel deserto Sud americano.

THE**SIZES**

Matti Seistola

In Grecia si è infortunato e ha gettato all'aria le ultime chance per lottare per il titolo iridato della E3, in Italia ha corso malconcio e gli hanno rubato i vestiti e casco e per non far mancare nulla al team hanno rubato le moto, tra cui la sua, prima del Belgio. Matti Seistola e il team dell'Azza ne hanno vissute quest'anno, ma nonostante tutte queste sfighe Matti a Saint-Hubert ritorna sul podio per ben due volte con un secondo e un terzo posto. Lui è il mio eroe vichingo, lui è THOR.

Mathias Bellino

In Belgio ha dimostrato ancora una volta di essere il più forte e il più veloce inoltre Matthias ha anche molta determinazione e grinta. Il titolo iridato quest'anno se lo sta meritando a pieni voti, ma ora serve la dimostrazione finale, a ottobre in Francia, in casa, per poter coronare un sogno. Voto XL, bravo Bellino e il film è "Fa la cosa giusta" del mitico Spike Lee.

Matt Metal Phillips

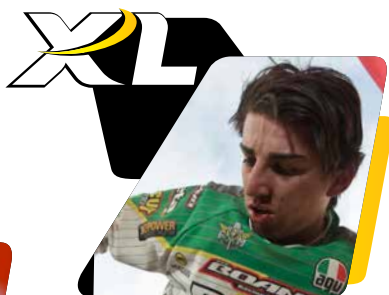
Dopo le buone prestazioni in Italia mi aspettavo un Matt molto Metal Phillips, ma a Saint-Hubert la sua chitarra ha suonato scordata. Ora il titolo iridato si è fatto impossibile da conquistare e il voto che si merita è una misera M. Radio paddock annuncia un suo passaggio in Sherco dal prossimo anno e Matt dovrebbe riabbracciare il suo amico Azzalin. "Colpo grosso a Chinatown" uno dei miei film preferiti per un pilota che a me personalmente piace molto.

Aigar Leok

Il weekend belga per Aigar Leok non verrà certamente ricordato come uno dei migliori, mai in partita ma nemmeno deludente. Aigar non sfonda e non brilla, ma resta sempre in lotta per quel terzo posto finale. Il suo rivale Matti Seistola è tornato e sembra essere più determinato. "Non mollare mai", non mollare Aigar.

E3-EJ

Steve Holcombe

A Steve Holcombe dedichiamo due film, il primo è per la giornata di sabato ed è TOP GUN perché lui è stato un vero e proprio aereo da caccia e la vittoria è stata più che meritata. Poi lascio a voi la scelta se un film italiano come FANTOZZI o restando in tema britannico a MR BEEN. Steve ha rovinato e gettato all'aria una stagione per un banner e questo deve far riflettere più agli organizzatori-promoter-FIM che al povero pilota del Team Boano. Comunque il suo voto è una bella XL perché lui è quello che più ci ha impressionati da inizio stagione. Bravo Steve.

Davide Soreca

Lo Show è tornato e a Saint-Hubert mi ha emozionato come lo scorso anno. Vederlo sorridente e finalmente togliere l'adesivo "Work in progress. Back to Show soon" mi ha reso felice. Molti lo davano per bollito, per finito, e questa è stata la migliore delle risposte. In più ha ancora un margine di miglioramento incredibile e Jarno Boano e Chicco Muraglia stanno facendo un ottimo lavoro su di lui. Ma i meriti vanno anche a Davide, bravo e determinato. Prima regola del FIGHT CLUB, non parlare del FIGHT CLUB, seconda regola del FIGHT CLUB, non parlare mai del FIGHT CLUB.

Jamie McCanney

Jamie è il leader della classe Junior, è stato costante per tutto il mondiale e in lui una forte determinazione e grinta ma manca la velocità che hanno o potrebbero dimostrare i suoi avversari, Holcombe e Redondi. Il titolo iridato Jamie se lo merita, ma non a pieni voti. Harry Potter e i Doni della Morte - Parte 2, campione di incassi nel 2011, non meritato.

Giacomo Redondi

Dove è andato a finire il nostro Giacomo? Perché sinceramente conosciamo un altro Giacomo Redondi, un pilota veloce, tecnico, con una forte determinazione e quello visto nelle ultime gare non ne è nemmeno l'ombra. Rispetto allo scorso anno in lui si è visto un peggioramento e ora la speranza è quella di rivedere Giacomino in forma smagliante e in versione schiacciasassi nell'ultimo GP della stagione. Il film che dedichiamo a Giacomo è "Ritorno al futuro".

Anche gli americani **cadono.**

Testo e Foto: Cristiano Morello

Nell'immaginario comune i riders americani sono certamente i nostri miti indiscussi, ma nell'enduro è tutta un'altra storia e qui a Saint-Hubert, in Belgio li abbiamo visti soffrire e cadere diverse volte. Continua la rubrica dei capottoni e nell'ultimo appuntamento mondiale tra SuperTest, Cross Test e soprattutto il muro dell'Estrema numerose sono state le vittime e qualcuna di esse alquanto illustre come il Nambo, Redondi, Holcombe e la povera Laia Sanz. Buona visione.

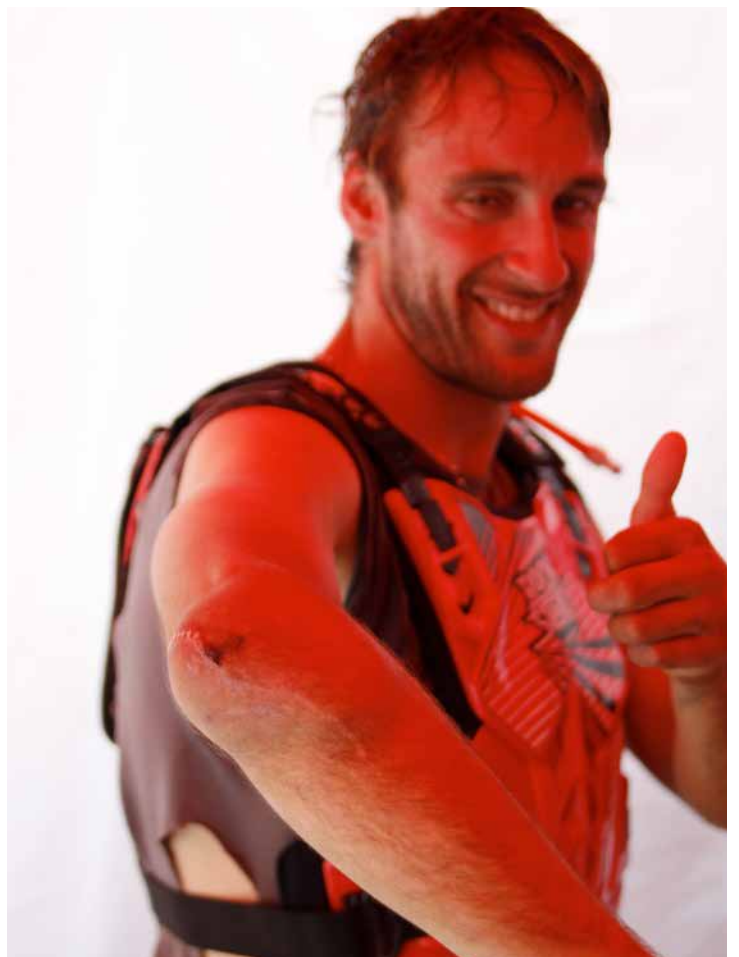
Husqvarna
MOTORCYCLES
Husqvarna
Marco NEUBERT

KTM
KTM

St HUBER
MAXXIS
MAXXIS
MAXXIS

CHASIN'

Husqvarna
Airoh
18
Giacomo Redondi

Husqvarna
Airoh
18
Giacomo Redondi

ALEX SALVINI - 2013 E2 WORLD CHAMPION
ALESSANDRO BATTIG - E2
FOLLOW US

MXGP
OGIO
BAGS SUPPLIER

Rider: Tony Cairoli Ph. Enzo Tempestini

modello: ADRENALINE

Ricerca, Design e Innovazione

Siamo convinti che ognuno di noi abbia una passione dentro di sé.
Che deve essere esaltata.

Tasca in **EVA sagomata** per maschere e oggetti personali. Due tasche foderate di tessuto per guanti e maschere. Ampio scomparto principale. Due tasche interne organizzative in rete. Tasca interna in rete con chiusura zip. Ampio scomparto per separare attrezzature e vestiti puliti da quelli sporchi. Divisorio rimovibile con zip che permette un utilizzo migliore dell'intero spazio. Il **guscio sagomato in ABS** resiste agli urti e tiene al sicuro il materiale. **Ruote rinforzate e sostituibili**. **Rivestimento eco-friendly in PVC** facile da pulire. **Maniglia regolabile** a due altezze. Divisorio casco/tappetino per potersi cambiare.

ATHENA

via delle Albere, 13 36045 Alonte (VI) - ITALY Tel. +39 0444.72.72.72
www.athenaevolution.com www.athenaparts.com www.getdata.it

Rider: **Romain Febvre** Ph. **Enzo Tempestini**

MXGP

ATHENA
EQUIPMENT PARTNER

MAY THE FORCE
BE WITH YOU

GP1 POWER ECU

La nuova centralina GET appositamente studiata per piloti
che richiedono le massime performance
abbinate alla semplicità d'uso.

La centralina integra la tecnologia **Get Power Assistance** che potrà essere abilitata mediante il collegamento dell'apposito **GPA Switch**. In questo modo il pilota può disporre in tempo reale e direttamente sul manubrio, di **10 diverse configurazioni in grado di personalizzare l'erogazione della potenza** secondo i diversi terreni o stile di guida. La mappa fornita in dotazione è stata **sviluppata in collaborazione con i migliori piloti al mondo** ed è la miglior sintesi di potenza e guidabilità. Migliora le prestazioni della vostra moto **in configurazione standard o con scarico racing**. Inoltre, con la nuova tecnologia **WiFiCOM** è possibile modificare i principali parametri della moto con Smartphone o tablet.

facebook.com/AthenaSocial

twitter.com/athenasocial twitter.com/GETDATAIT

MOTOCLUB DEL GARDA - SEMBENINI.IT - OFFROADPARK.IT

Al **METZELER OFFROAD PARK** tutti i più **importanti piloti** del panorama internazionale saranno protagonisti di una gara alla sua 1° edizione decisa a dare spettacolo. Emozionare, divertire, costringere i piloti a scontrarsi con i propri limiti e superarli.

È questo che vogliamo.

Una gara appassionante per i partecipanti e per il pubblico che rimarrà con il fiato sospeso fino alla gara finale notturna, dove tutto potrà succedere.

ISCRIZIONI APERTE

DAL 21 GIUGNO 2015

SOLO LE PRIME 150 VERRANNO ACCETTATE

IN PALIO UN RICCO MONTEPREMI
E IL TROFEO TEAM FACTORY

Alex Salvini, Johnny Walker, Johnny Aubert, Graham Jarvis, Alfredo Gomez e molti altri...

seguici sul sito per tutte le news.

L'ARENA IDEALE
PER I PILOTI E PER IL PUBBLICO

VIA CARGADORI, 1
PIETRAMURATA **TRENTO** ITALY

INFO, CONTATTI E ISCRIZIONE
WWW.THEWALLEXTREME.IT
INFO@THEWALLEXTREME.IT
T. +39.342.8011351

MEDIA PARTNER

vivi concept

Sempre nel segno **di Meo.**

Testo e Foto: Cristiano Morello

Jonathan Manzi ci ha emozionato sia a Fabbrica Curone ma anche qualche settimana prima al mondiale di Rovetta. E bravo il pilota di Claudio Favro.

È stato il primo rider a partire e nono-stante ciò Gianluca Martini ha corso una gara straordinaria concludendo al terzo posto nella classe E1.

Ha vinto la classe E1 ed è ritornato il leader, un gran bel weekend per Sandro Battig.

Dopo una lunga pausa mondiale sono tornati in scena gli Assoluti d'Italia di Enduro con la gara svoltasi a Fabbrica Curone, il 28 giugno 2015 e ancora una volta il protagonista è stato Antoine Meo. Vincitore dell'Assoluta e classe Stranieri il pilota KTM Factory sta monopolizzando il massimo campionato italiano. A Fabbrica Curone ci ha stupiti Manuel Monni, secondo assoluto, vincitore della classe E3 e ora anche leader di classe.
Il terzo assoluto è Alex Salvini che ha trovato nella sua strada uno strepitoso e in palla Manuel Monni. Forti emozioni nella classe E1, a inizio gara parte forte Jonathan Manzi ma poi viene superato da Sandro Battig che andrà a vincere. Il pilota Honda ora è ritornato il leader della classe grazie anche alla opaca prestazione di Simone Albergoni. Sul podio oltre a Battig vincitore sale Manzi sul secondo gradino del podio e un altro ex crossista, uno di quelli che nel minicross è stato un vero fenomeno, Gianluca Martini. Nella E2 il leader indiscusso è Alex Salvini che inanella l'ennesima vittoria, mentre alle sue

spalle il giovane Nicolò Mori del Team KTM Farioli. Bravo Tommaso Montanari che conclude terzo di classe. Come vi avevamo anticipato Manuel Monni è il vincitore della classe E3, ha dominato senza rivali e ha distanziato di ben 37.55 secondi il pilota di casa Oscar Balletti. Impressionanti i tempi registrati dal pilota TM nell'Enduro Test che ha rifilato anche una decina di secondi al migliore dei suoi avversari. Crolla Thomas Oldrati che a Fabbrica Curone arriva da leader ma ora si trova ad inseguire. Nulla di spacciato, due sono i punti tra il pilota Husqvarna e il pilota TM e nei prossimi due appuntamenti ne vedremo delle belle. Redondi, Soreca e Bresolin, questi in ordine di arrivo sono i protagonisti della classe Enduro Junior dominata dal pilota Beta Factory. Per la prima volta da inizio stagione vince la giornata di gara Jordi Gardiol mentre il secondo posto se lo aggiudica Matteo Pavoni. Sfortunato il pilota KTM Farioli Mirko Spandre che proprio nel finale di gara rompe il cambio della sua Kappa ottavo di litro e termina a stento la gara al terzo posto.

Il nostro Alex Salvini si appresta a vincere l'ennesimo titolo della classe E2. Imbattibile, inarrivabile e mattatore, questo è Alex Salvini.

Come lo scorso anno Nicolò Mori affronta con uno spirito di crescita la partecipazione alla classe E2 e come la scorsa edizione il pilota KTM è concentrato nel suo obiettivo.

Che stile, aggressivo e determinato come sempre Deny Philippaerts.

Manetta, gas spalancato in tutte le prove speciali per Manuel Monni, ma nell'enduro test è stato un vero aereo da caccia.

Terzo posto di classe e qualche rimpianto. Nulla è perduto per Thomas Oldrati, il titolo è ancora alla sua portata.

ACERBIS

Offroad
Park

RIDE ENDURO
RIDE TRIAL

Sembenini.it
riva del garda

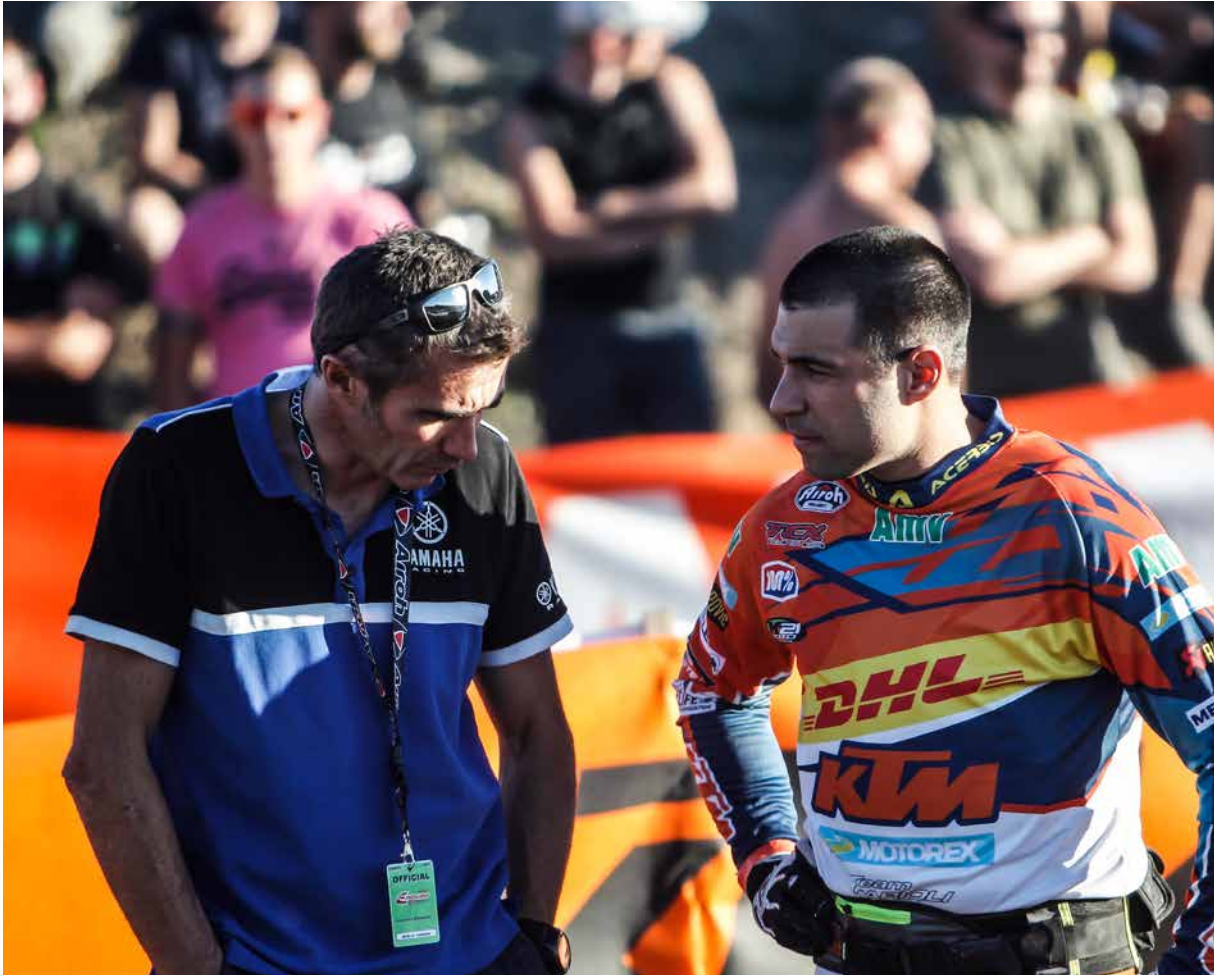
Aria di **cambiamenti** e possibili **rivoluzioni.**

Testo e Foto: Cristiano Morello

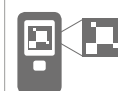
Spike Lee nel 1989 esce con un capolavoro, “Fa la cosa giusta”, ed è quello che il mondo dell’enduro dovrebbe fare…la cosa giusta. Sì perché questa nuova categoria introdotta dalla FIM e più precisamente da Jean Guillaume Meiller, responsabile enduro della FIM, e dal promoter della ABC Alain Blanchard non mi sembra una bella idea. Vi spiego meglio, a Saint-Hubert è stata annunciata l’introduzione di una nuova categoria a partire dalla prossima stagione, si chiamerà Enduro GP e vi parteciperanno i migliori quattro riders di ogni categoria, E1-2-3, classifica valida fino alla gara di Rovetta con l’aggiunta di quattro wild car. Ecco la lista dei piloti: Remes, Nambo, Dany McCanney, Santolino, Meo, Renet, Salvini, Betrieu, Bellino, Phillips, Seistola e Leok mentre le wild car saranno Aubert, Cervantes, Knight e Blazusiack. Quindi dal prossimo anno le classi, E1, E2, E3, EJ, Youth e Woman rimangono invariate e sono sempre etichettate come titolo mondiale assieme alla nuova Enduro GP, dal 2017 i campioni del mondo delle tre principali classi passeranno alla Enduro GP mentre gli ultimi tre di questa nuova classe retrocederanno. Inoltre al termine della riunione belga sono state annunciate altre novità come la riduzione dei costi per gli organizzatori e l’apertura, dal 2017, di nuove tipologie di gare come il GNCC, l’Enduro Sprint o gare estreme e l’apertura a gare di 8/9 ore e la scelta, come in passato, di far lavorare il solo pilota alle moto durante il weekend di gara. In primis vi scrivo che il parere di tutti i team manager e piloti non è a favore di questa Enduro GP, ma prima di analizzare e farvi sapere la mia opinione vi racconto cosa è successo prima.
I mesi precedenti al GP del Belgio i team manager delle Case Motociclistiche assieme ai responsabili FIM e promoter si sono ri-

trovati per ben due volte e hanno discusso su nuove idee e da parte di KTM/Husqvarna con l'appoggio di Yamaha e Honda hanno proposto di accorpare le categorie E2 e E3 in un'unica categoria, la Enduro GP appunto, e iniziare a valutare l'idea di un campionato del mondo di circa quattordici prove unendo l'EWC al SuperEnduro a qualche classica e a un paio di estreme come per esempio l'Erzberg Rodeo. A mio parere non sono d'accordo con nessuna di queste proposte e noto che ogni parte guarda solamente il proprio orticello e nessuno ha le idee chiare per far crescere e decollare questo fantastico sport. Ora vi scrivo come vedrei io il mondiale di enduro, le classi dovrebbero rimanere invariate, E1, E2, E3, EJ, Youth e Woman, ma introdurrei l'Assoluta. Fondamentale è la scelta del calendario con Italia e Francia tappe fisse perché in queste due nazioni l'afflusso di pubblico è notevole e così in archivio abbiamo due gare di enduro tradizionale. Poi aggiungerei altri due o tre GP di enduro tradizionale e sceglierei tra i migliori organizzatori che si propongono delle nazioni consuete, Spagna, Portogallo, Grecia, Belgio (quest'anno il GP di Saint-Hubert è stato ben organizzato e con un buon numero di iscritti, oltre i cento) e altre nazioni. Una gara Classica come per esempio il Trèfle in Francia e una un po' più "estrema" e poi aprirei all'Enduro Sprint con 2/4 GP e cercherei di andare negli USA e in Inghilterra. In totale abbiamo tra gli otto e i dieci GP a stagione. Così facendo si prenderebbero "più piccioni con una fava" perché le gare di enduro tradizionale (io le farei con un trasferimento corto e con una speciale in più) sono sempre al top dell'organizzazione, le Classiche hanno loro fama, tradizione, molti piloti partecipanti e un pubblico numeroso, l'estrema e la EnduroSprint sono appetibili per tv, pubblico

YAMAHA
Airoh
ACERBIS
DHL
KTM
MOTOREX
OFFICIAL

KNIGHTER
101
PayGroup
KTM

e sponsor, inoltre aprire a nuove nazioni come Inghilterra, Germania, USA ecc. dove le vendite di moto da enduro sono elevate porterebbe un beneficio a questo mondo. Quindi il SuperEnduro resta campionato a parte e le Estreme restano gare a parte perché, ve lo spiego con un esempio, a voi piacerebbe assistere ad un unico campionato del mondo di motocross con gare tradizionali e supercross assieme? Penso proprio di no e così deve rimanere l'enduro con un mondiale "tradizionale" e uno nei palazzetti. Quindi come vi ho detto la TV è parte fondamentale per lanciare questo sport perché di conseguenza arriverebbero sponsor extra settore come per esempio RedBull che sponsorizza gli eventi di enduro estremo, ma anche GoPro, presente in quasi tutti gli sport motociclistici, ma non da noi. In questi giorni ho riflettuto molto su questa nuova classe e sul mondo dell'enduro e sulle possibilità che potrebbe avere questo sport e sinceramente vedo un'enorme potenziale e la gara di Rovetta, GP d'Italia corso in questa stagione, dovrebbe essere d'esempio perché, oltre alla consueta perfetta organizzazione della gara, si dovrebbe riflettere sul "contorno", RedBull con l'Air Scrambler, Freestyle motocross, la gara di domenica sera al Motor-Party, la diretta televisiva pagata dall'azienda Polini durante il Super Test. Vi porto un esempio, durante l'inverno lavoro per un'agenzia di eventi legata al mondo della montagna e all'interno degli impianti sciistici il main event è il tour Aperol o il tour Armani, ma di contorno ci sono tutte le aziende che fabbricano sci che fanno provare i lori nuovi prodotti, Golia che con un paio di ragazze distribuisce caramelle, Land Rover fa

provare le auto. Questo si chiama co-marketing ed è quello che si dovrebbe fare ad ogni GP di enduro, quindi Renault-Citroen-FIAT-Peugeot o altre case automobilistiche dovrebbero essere uno dei nostri sponsor extra settore e far provare i loro veicoli, auto e furgoni. Io purtroppo non ho studiato marketing, ma avendo la possibilità durante un GP di essere sia nel centro di un paese che avere a disposizione alcuni spazi all'aperto rende possibile fare business, portando benefici e valore a questo sport, penso sia notevole. Quello che ho apprezzato della riunione di Saint-Hubert è il fatto di diminuire i costi che sono a carico agli organizzatori, ma torniamo alla Enduro GP, a mio avviso se si concentrano tutti i migliori piloti in un'unica categoria si rischia innanzitutto di abbassare la qualità dei top riders e con l'introduzione di questa Enduro GP le altre classi, anche se hanno una valenza mondiale, saranno declassate perché chi vincerà un titolo mondiale della E1, E2 o E3 non è un top riders ma un pilota che fino allo scorso anno arrivava quinto, sesto, settimo, quindi di poco appeal. Inoltre Meo e Renet a fine stagione passeranno nei rally e di conseguenza il mondiale di enduro resta privo dei due migliori riders e a mio avviso è una dura perdita di immagine, tasso tecnico e popolarità. In definitiva vi lascio con due titoli di film, il primo è o “Non ci resta che piangere” il secondo “Momenti di gloria”, e quindi se ha ragione il primo film il mondiale di enduro vivrà momenti bui e rischierà di morire se invece l'idea della FIM e Promoter è stata azzeccata avremo un rilancio e io sarò il primo a dire che ho sbagliato.

GRAFICA LUCIO BUSELLI FOTO ENZO TEMPESTINI
KARBOTANK®
HONDA CRF 250 / 450
KARBOTANK®
KAWASAKI KXF 250
KARBOTANK®
TRADE MARK
THE ONLY ONE FUEL TANK
"UNIBODY" WITHOUT BONDING
KARBOTANK®
MARCHIO REGISTRATO
UNICO SERBATOIO IN CARBONIO
COSTRUITO IN "MONOSCOCCA"
SENZA INCOLLAGGIO
KARBOTANK®
YAMAHA YZF 250 / 450
CRM COMPOSITI
Via Boccherini 2
57124 Livorno - IT
T +39 0586 859652
F +39 0586 769448
www.crmcompositi.com
crmcompositi@tin.it

WE ARE READY

MX Line
www.mxline.it
Off Road Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

The Wall: la gara dell'estate 2015.

Testo e Foto: Cristiano Morello/KTM Images/Future7Media.

Salvate la data del 30 agosto, non prendete nessun impegno e andate in massa a Pietramurata, Trento, per partecipare o correre all'evento dell'estate 2015, il THE WALL EXTREME RACE. Perché andare a vedere questa gara? Perché in un'unica area, di circa 70.000 mq di verde, troverete facile parcheggio, paddock fronte prova speciale, dagli spalti centrali guardate le due prove speciali, perché ci saranno piloti di fama mondiale e i migliori team ufficiali del mondiale di enduro, aree ristoro, stand della birra Forst, ristorante, stand delle migliori aziende motociclistiche, hotel all'interno, spettacoli, fuochi d'artificio e molto altro ancora. Non male come programma vero? Inoltre la gara partirà all'incirca verso le 11:00 e terminerà con il main event alla sera con la prova speciale del Metzeler Offroad Park illuminata e agghindata. Io non mancherei se fossi in voi. Perché iscriversi e correre? Perché per un pilota amatore correre al fianco di mostri sacri come Walzer, Jarvis, Gomez, Salvini, Redondi, Aubert, Battig, Monni, Seistola, Remes non è da tutti i giorni; perché la gara non sarà troppo difficile e sarà nel giusto equilibrio tra enduro tradizionale e estremo; perché ci sarà un riconoscimento per tutti e premi per molti. Geco Specialparts metterà in palio dei buoni acquisto per i suoi prodotti ai primi tre classificati di ogni categoria (tre categorie, E1-2-3) con licenza NON elite. Questo in linea di massima il programma del THE WALL EXTREME RACE, domenica 30 agosto 2015 dalle ore 07:30 alle ore 9:00 verifiche tecniche che possono essere anche anticipate nel giorno precedente dalle ore 13:00 alle 19:00. Partenza del primo concorrente alle ore 11:00 e partirà un pilota ogni 30 secondi, sono previsti tre

giri nelle due prove speciali. Vi descrivo ora le due prove speciali, la prima è il Cross Test che sarà all'interno del Circuito del Ciclamino, la famosa pista di motocross tappa anche del mondiale di motocross, ma ovviamente è stata modificata e da circa due minuti e mezzo per l'occasione è stata portata a oltre 4 minuti con qualche variante, pezzi veloci ma al suo interno sempre qualche bel salto per regalare un po' di spettacolo al pubblico presente. Un piccolo trasferimento all'interno sempre dell'area del park per poi arrivare così al Metzeler Offroad Park dove ci sarà l'enduro test che si percorrerà in circa 11/12 minuti. Le sue caratteristiche sono molteplici, roccia, tronchi, sabbia, salti, radici, sassi. Adatto non solo per i piloti dell'enduro estremo, ma anche per i tradizionalisti dell'enduro e al tempo stesso con molte varianti per i piloti amatori. Insomma una gara per tutti, una gara da non perdere assolutamente. Dopo la fase iniziale dove i 150 piloti iscritti termineranno la fase preliminare e i migliori quaranta piloti andranno alle fasi finali, verranno prima premiati i migliori di ogni categoria, nel pomeriggio i top riders si dedicheranno ad una lunga sessione di autografi per poi andare all'interno del Metzeler Offroad Park per un giro di ricognizione. Alle ore 20:00 circa la prima manche e dei quaranta riders passeranno i migliori venti. Ore 21:15 la semifinale per arrivare così ai migliori dieci che si sfideranno per il montepremi finale alle ore 22:00. A mio avviso il THE WALL EXTREME RACE sarà una gara incredibile e memorabile anche perché per la prima volta in Italia vedrete confrontarsi assieme piloti specialisti dell'enduro estremo con quelli di caratura mondiale. Non mancare, save the date, 30 agosto 2015 tutti a Pietramurata al THE WALLLLLL.

Red Bull
Angry Fish
REYDES

JUST
CIRCUIT
Amv
9
USAG
CIRCUIT
RedMoto
ZANARDO
METZELER

CIRCUIT
Amv
83
CIRCUIT

Dirt Shop

DIRT PASSION
2016 coming soon..

Troy Lee Designs

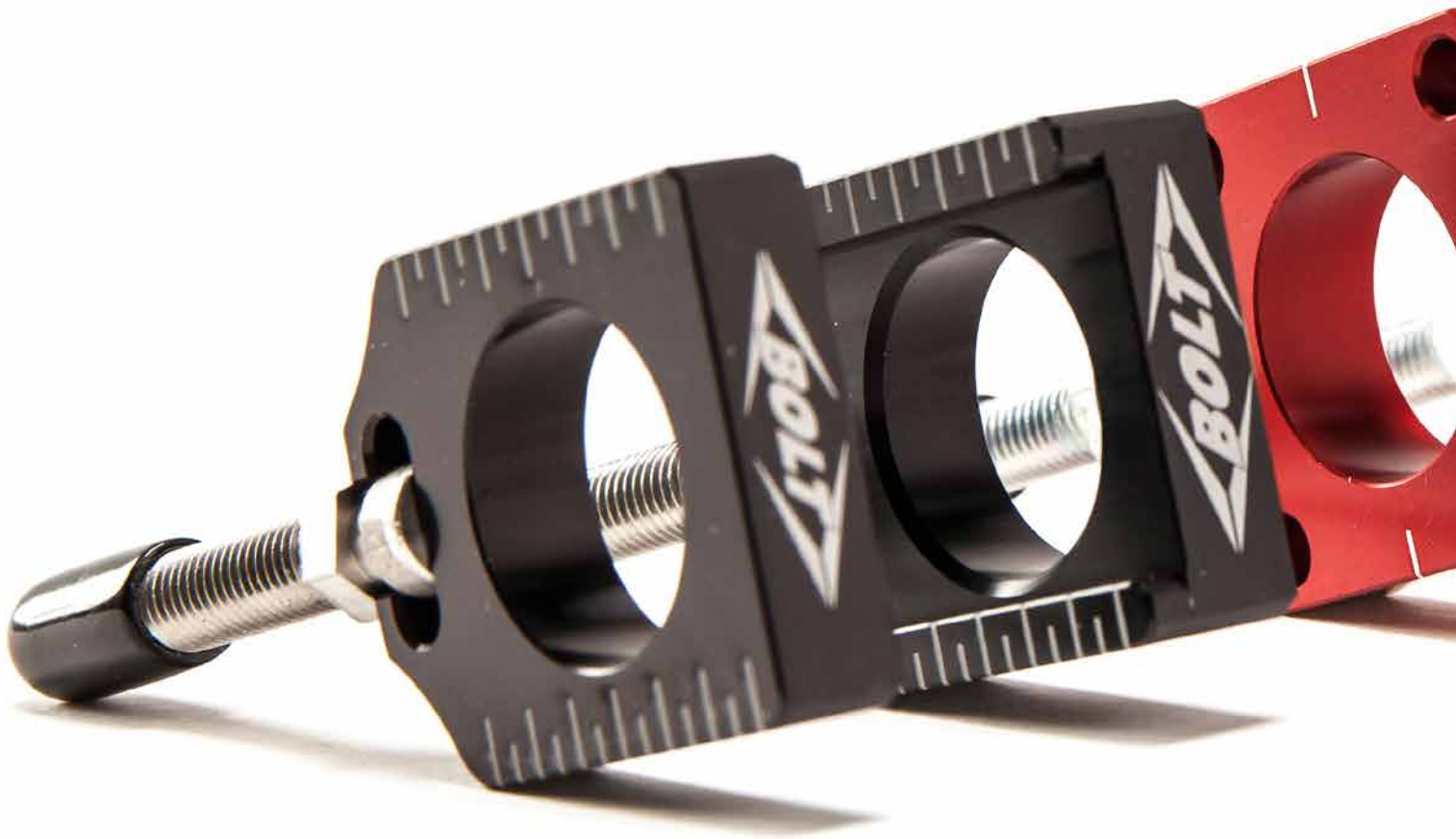
Rtech distribuisce.

Testo e Foto: Cristiano Morello /Studio fotografico CMG OneShot.

Rtech, l'azienda friulana che produce in Italia kit plastiche, paramani, manopole, mascherine, porta targa e molto altro ancora, ha sempre avuto un occhio particolare nel scegliere altre aziende e diventare il loro importatore e distributore europeo. Tanto per, farvi un nome FOX era importata e distribuita da Rtech. In questo numero di Studio XL abbiamo quindi deciso di fotografare alcuni oggetti che potete trovare nel loro catalogo o web site www.rtechmx.com e la scelta è stata per DT1 per i filtri aria e kit tubi in silicone, Bolt per viteria e registri di catena rapidi e l'abbigliamento by Kenny della collezione 2016. Nella foto di apertura del servizio il nuovo abbigliamento 2016 di Kenny.

Filtri aria a doppio strato con base Supersealed, usati dai migliori team del mondiale motocross, enduro e supercross. Grazie all'innovata base che sigilla ermeticamente, il filtro non necessita dell'applicazione di grasso.

Prodotti da LS i kit tubi in silicone hanno la migliore tecnologia europea disponibile. Sono più spessi degli standard e lo speciale rinforzo in poliestere li rende molto più resistenti. Resistono a oltre 5 bar di pressione e temperature fino a 180°.

Un kit viti per ogni modello di moto che possiedi. Questo per un pilota dovrebbe essere sempre dentro la cassetta degli attrezzi. Consultate il catalogo sul sito www.rtechmx.com per acquistarne uno.

Registri catena rapidi, i rossi sono per i modelli Honda, Suzuki e Kawasaki, i neri per Yamaha e gli arancioni per i modelli KTM. Ricavati dal pieno in lega di alluminio 6061, rimangono in posizione senza cadere durante il cambio ruota.

RXR, la rivoluzionaria protezione per il busto. La pettorina RXR sta rivoluzionando le protezioni nel settore degli sport d'azione con l'esclusivo brevetto "Air Shock Absorber Technology". Immagina una protezione per il corpo che, in caso d'impatto, assorba 5 volte in più delle normali protezioni in plastica e 8 volte in più di quelle in materiale gommoso. Quanto dichiarato è stato accertato da test comparativi eseguiti dal Laboratorio Critt Sport e testimoniato dai Crash test eccellentemente superati.

La pettorina Impact della RXR Protect offre una protezione unica grazie all'Air Shock Absorber: camere d'aria che assorbono gli impatti su una superficie più ampia. Il guscio è realizzato in tre strati di PVC che rendono la protezione flessibile e pratica, fornendo una durevole capacità protettiva. La protezione del torace è regolabile ed è progettata per essere indossata sotto la maglia.

Nella nuova collezione 2016 di Kenny potete trovare anche la giacca a manica lunga ideale per chi pratica enduro. Comoda, traspirante e confortevole. Kenny ha ideato una giacca per noi enduristi top di gamma. Provare per credere.

ORIGINAL PRODUCT
Factory
SHERCO
SCORPION EXO
MINERVA OIL
KENNY
Bihr
Sherco WEC Factory Team

R15 WORX
BIKE STAND
R15 WORX BIKE STAND
RTECH
Available
colours
RTECH
FOLLOW US ON
facebook
rtechmx.com - info@rtechmx.com

PINZE OPPOSTE PER UN
MIGLIOR FUNZIONAMENTO

PINZE SEPARATE PER UNA
MIGLIORE LINEA DI FLESSIONE

MAGGIORE STABILITA' E
REATTIVITA'

LEGGERA: NESSUN MATERIALE
TRA LE VITI DI FISSAGGIO

UOVA GENERAZIONE
E PIASTRE FORCELLA

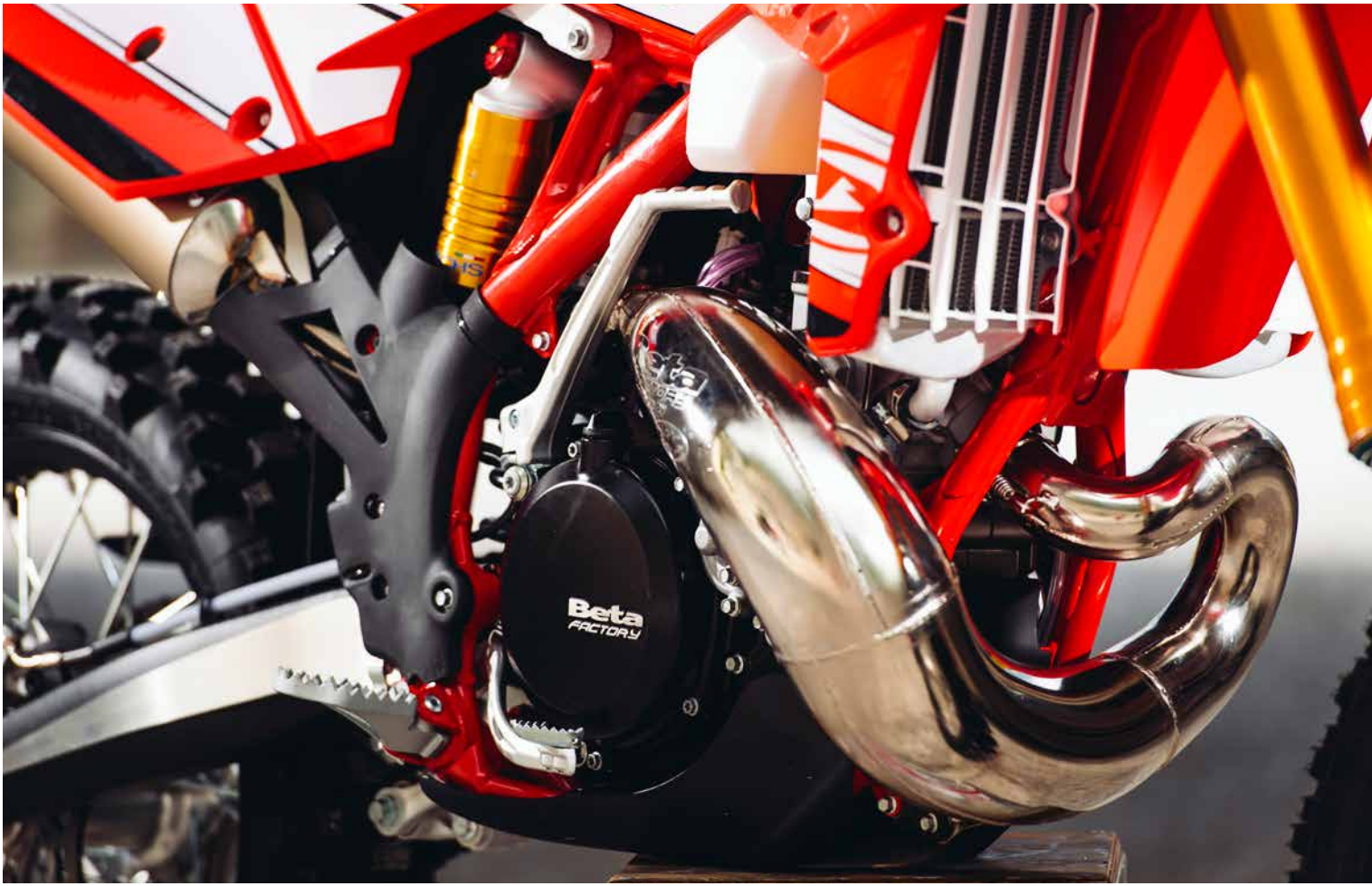
XTRIG

info@innteck.com - www.innteck.com

Beta RR my2016 orgoglio italiano.

Testo: Cristiano Morello - Foto: Betamotor Marco Campelli.

A Castellarano, a pochi chilometri da Sassuolo dove era disposto l'headquarter, nei primi giorni di luglio BetaMotor ha presentato la nuova gamma enduro my 2016. Molte le novità, sistema a iniezione nei modelli 4T mentre per le 2T è stato adottato il miscelatore gestito da una centralina elettronica. Assieme ai nuovi modelli 2016 la stampa italiana, europea e mondiale, ha potuto provare anche la Xtrainer che era stata presentata allo scorso Salone di Milano, EICMA. Queste le sostanziali migliorie e novità della gamma 2016 della Casa toscana. Puro Made in Italy e orgoglio nazionale. La principale novità della gamma RR Enduro my2016 è l'estensione del sistema ad iniezione elettronica su tutte le cilindrate 4 tempi della gamma. L'iniezione, già introdotta sul modello 350 my2015, ha sostituito definitivamente l'alimentazione a carburatore grazie alla sua grande affidabilità e facilità di gestione, alla sua straordinaria erogazione progressiva e ai numerosi feedback positivi ricevuti dagli utenti finali. Il sistema è il collaudato Synerject, con un corpo farfallato da 42 mm di diametro. L'iniezione elettronica assicura un preciso controllo della carburazione in ogni condizione di utilizzo, la miscela aria-benzina viene ottimizzata a qualsiasi altitudine grazie ad un misuratore di temperatura e uno di pressione. Con ogni stile di guida si ha una risposta del motore spontanea e lineare, inoltre, grazie all'adozione di uno stepper motor montato sul corpo farfallato, viene sempre assicurato un accurato regime minimo di rotazione e ridotto sensibilmente il freno motore. Sono state introdotte molte altre novità nei motori 4T, con lo scopo di migliorare ulteriormente l'erogazione e sfruttare maggiormente la potenza del propulsore. I nuovi condotti di aspirazione dei modelli 430 e 480, hanno un flusso ottimizza-

to per una migliore coppia e potenza. La camma di scarico del 480 ha un nuovo profilo, per un'erogazione più lineare e fruibile. Il limitatore del 350 è stato portato a 13.000 rpm (contro i precedenti 12.500 rpm) per avere un maggiore allungo. Il pistone del 350 e 390 ha nuovi anelli raschia olio con trattamento DLC per ridurre l'attrito e il consumo di olio. La valvola di pressione dell'olio adotta una nuova molla che ha una maggiore stabilità alle alte temperature, riducendo le variazioni di pressione nel circuito. La leva di arresto marcia ha un nuovo rullo in alluminio, che riduce le masse in movimento durante la cambiata e l'usura sulla camma di arresto marcia. La grande novità della gamma RR Enduro 2T 2016 è l'adozione su tutte le cilindrate del miscelatore, già introdotto nel 2015 su Xtrainer. Oltre a garantire una perfetta miscela di benzina-olio in qualsiasi condizione di utilizzo e regime di rotazione, il miscelatore risolve il fastidio di dover preparare la miscela e avere sempre con sé una scorta di olio in caso di rifornimento. La miscelazione è gestita da una centralina elettronica con controllo integrato di miscelatore e motore, capace di dosare l'olio in funzione dei giri del motore e del carico motore rilevato dal TPS (Throttle Position System). La mappatura della centralina è stata modificata sia per il 250 che per il 300, aumentandone sensibilmente l'allungo e andando a rifinire ulteriormente la generosa curva di potenza e coppia che caratterizza i propulsori 2T. Sul motore 250 sono state apportate diverse modifiche che hanno interessato l'altezza dei travasi del cilindro, la geometria della testa e la taratura della valvola allo scarico. L'intervento ha portato un incremento di prestazioni ai bassi e medi regimi rendendo il motore ancora più lineare e corposo e garantendo un'estrema facilità di guida. Il

telaio ha un nuovo attacco ammortizzatore microfuso che integra anche l'attacco testa di nuova concezione, ne risulta una maggiore rigidezza a favore di una maggiore fluidità di guida. La scatola filtro si rinnova per il sistema di scarico dell'acqua e per il nuovo sistema di fissaggio del coperchio, adesso risulta tutto più efficace e pratico. Per migliorare e ottimizzare la capacità di assorbimento, la forcella Sachs da 48mm è stata aggiornata nel flusso dell'olio in ingresso e in uscita della cartuccia, che ora è totalmente gestito dalle lamelle in acciaio armonico. Inoltre è stata migliorata la guida della molla principale nella zona di appoggio sulla cartuccia, riducendo in questo modo gli attriti e rendendo il movimento della forcella più fluido. Lo strumento contachilometri si aggiorna e integra le spie di livello carburante e di diagnosi del sistema di miscelazione separata. Xtrainer rappresenta l'unica vera moto all round del mercato enduro, rivolta a tutti coloro che intendono avere una moto con la quale divertirsi in sicurezza e, allo stesso tempo, sviluppare le proprie capacità tecniche; è compatta e leggera per consentire a tutti un approccio facile con il meraviglioso mondo dell'enduro. Xtrainer è lo strumento ideale per chi si avvicina al mondo dell'enduro per la prima volta così come per chi, da endurista esperto, desidera un oggetto con il quale mettersi alla prova

e sviluppare le proprie capacità di guida. I tecnici BetaMotor hanno sviluppato una moto che coniuga prestazioni eccellenti e massima sfruttabilità; Beta ha pensato a tutti coloro che trovano “eccessive”, sia in dimensioni che prestazioni, le enduro attualmente presenti sul mercato. La compattezza del veicolo, il suo peso contenuto, la sua limitata altezza da terra, l’andamento regolare della curva di coppia e la linearità di erogazione la rendono lo strumento ideale per chi vuol fare vero enduro con un veicolo che trasmetta fiducia e controllo in ogni condizione. I tecnici hanno sviluppato un nuovo telaio perimetrale, stabile e leggero, accoppiato a forcelle ø 43, sensibili e progressive, e a un mono ammortizzatore dedicato. Per quanto riguarda il motore, derivato dal nostro apprezzato trecentone, è stato affinato nell’erogazione in maniera maniacale, reso docile, lineare e progressivo ma pronto a reagire quando chiamato a fare il lavoro duro. Poi abbiamo anche pensato che potesse essere comodo avere un miscelatore così lo abbiamo sviluppato con una elettronica di controllo capace di dosare l’olio in funzione di giri e carico del motore risolvendo il fastidio di preparare la miscela. Quindi, se vuoi imparare l’enduro, o se vuoi semplicemente diventare più bravo, Xtrainer è quello che cerchi: la prima vera moto da enduro per tutti.

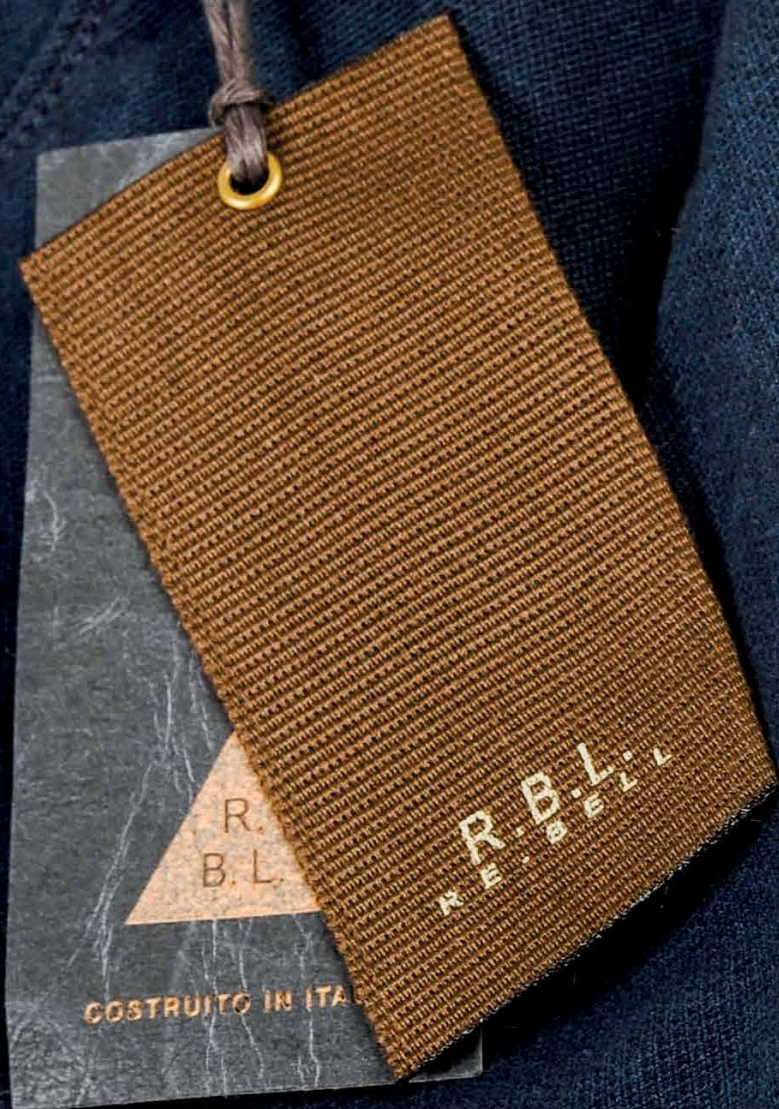
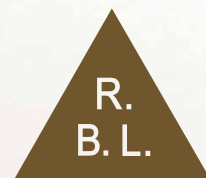
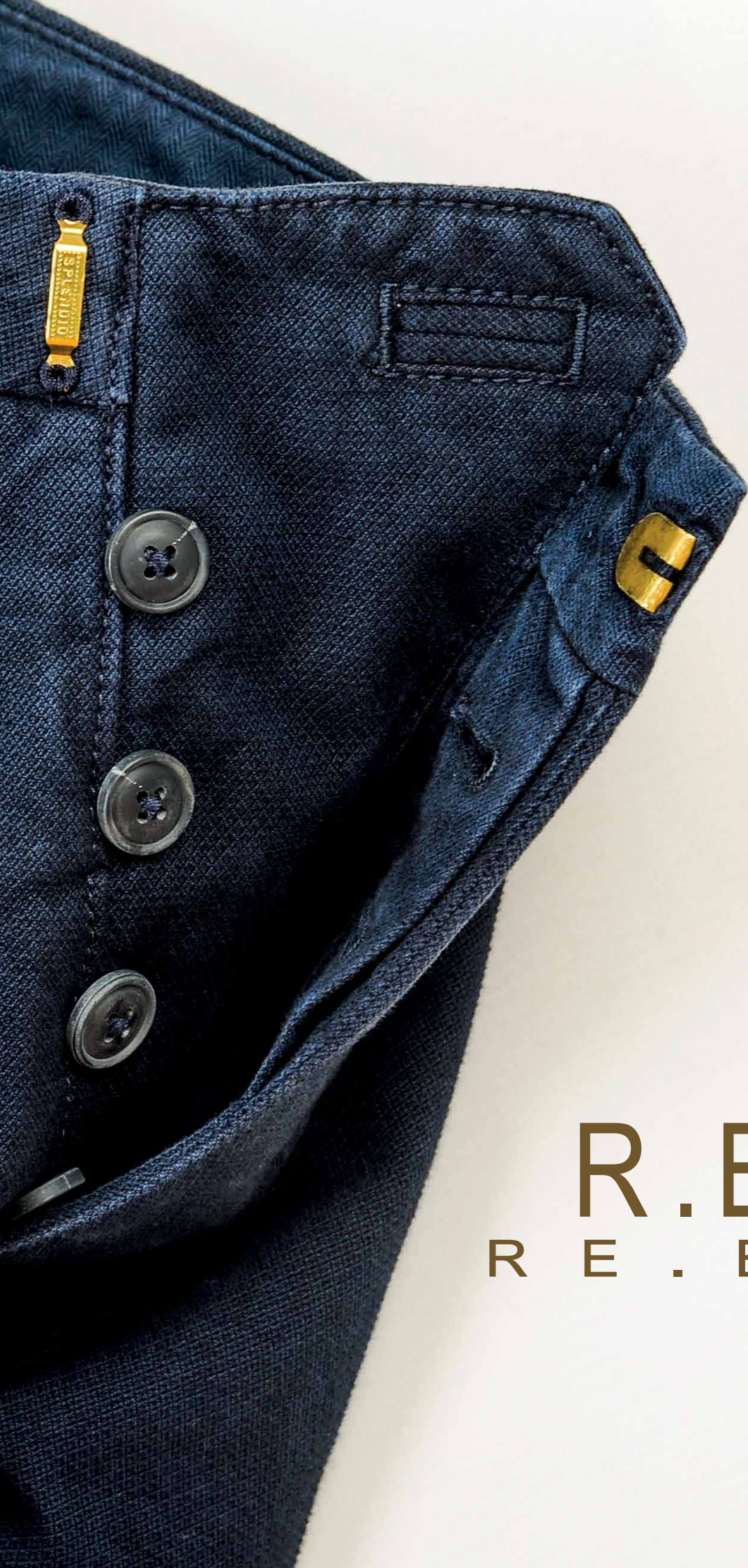
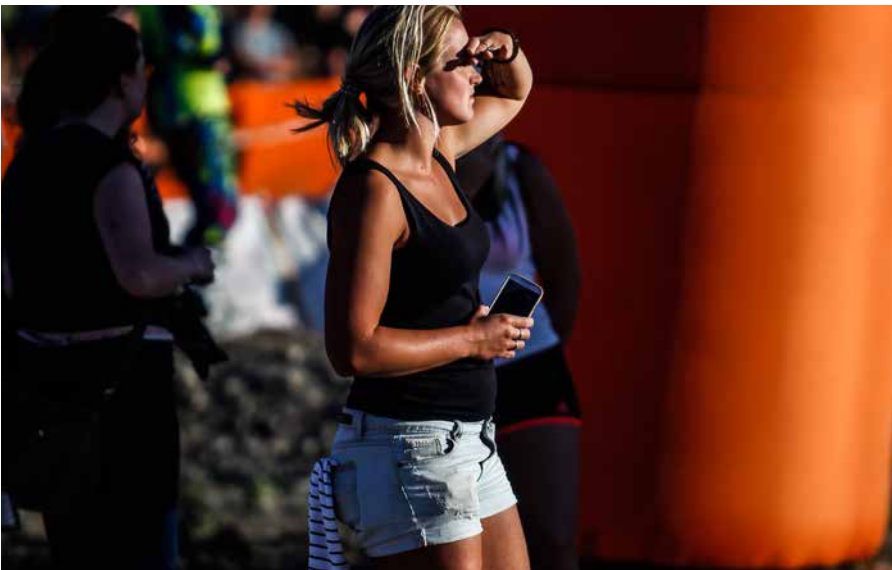
E-AHL
EXOSKELETON ANKLE HYPEREXTENSION LIMIT
UFOPLAST.COM
Flessione Plantare
0°
Flessione Dorsale
-25°
20°
11°
15°
EXOSKELETON
ANKLE
HYPEREXTENSION
LIMIT

R.
B.L.
COSTRUITO IN ITALIA
SPLENDID
R.B.L.
RE.BELL

SAMUEL ZENI // MXGP
KAWASAKI TEAM SCOCCIA RACING

PHOTO: PAOLA CALONGHI